

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten René Bochmann, Dr. Dirk Spaniel, Wolfgang Wiehle, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD
– Drucksache 20/6647 –**

Laut Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt vergessene Wasserstraßen

Vorbemerkung der Fragesteller

Im Verkehrssektor beabsichtigt die Regierungskoalition laut Mitteilungen der Fachpresse, dringend notwendige Infrastrukturmaßnahmen zu beschleunigen und die bisher langwierigen Verfahren abzukürzen (www.dombert.de/der-grosse-plan-1-teil-wie-die-neue-regierung-infrastruktur-vorhaben-beschleunigen-will/).

Ein entsprechendes Gesetz für den Straßen- und Schienensektor wird in Aussicht gestellt, für die Wasserstraßen jedoch nicht. Der aktuelle Etat für die Wasserstraßen reicht nicht einmal aus, um den Substanzverlust des Bundeswasserstraßennetzes zu stoppen, so der Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt (BVB). Das ist nach Ansicht des BVB „eine schmerzhaft Pille“ (binnenschifffahrt-online.de/2023/03/featured/29367/bdb-beklagt-vergessene-wasserstrassen/).

Das stößt beim Binnenschifffahrtsverband auf Unverständnis und ist nach Auffassung der Fragsteller nachvollziehbar. „Die Binnenschifffahrt geht weitgehend leer aus“ (www.schifffahrtundtechnik.de/nachrichten/verkehrspolitik/binnenschifffahrt-geht-weitgehend-leer-aus-3354599). „Bei der Planungsbeschleunigung hingegen findet die Binnenschifffahrt keine Erwähnung. Bei der Schiene soll hingegen allen Projekten des vordringlichen Bedarfs aus dem Bundesverkehrswegeplan ein ‚überragendes öffentliches Interesse‘ attestiert werden, bei der Straße immerhin den – je nach Berechnungsweise – 115 bis 144 Projekten zur Engpassbeseitigung. Dabei handelt es sich um rund 1 300 Kilometer Erweiterung von Autobahnen auf mehr Spuren und den Umbau von Knotenpunkten“, wird der Fachjournalist für Verkehrspolitik, Matthias Roeser, auf Schifffahrtstechnik.de zitiert (ebd.), der damit seinerseits ein Ergebnispapier der Bundesregierung zitierte.

Gerade ein forcierter Ausbau der Bundeswasserstraßen für den Gütertransport bietet nach Auffassung der Fragesteller reelle Chancen, die Straßen und Schienen zu entlasten, und sollte deshalb nach Auffassung der Fragesteller nicht vernachlässigt werden.

In der Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage auf Bundestagsdrucksache 20/2996 sind die „wichtigen Bauprojekte [...] und fest disponierte

Vorhaben des Vordringlichen Bedarfs und [...] Vorhaben des Vordringlichen Bedarfs“ benannt.

Im Masterplan Binnenschifffahrt war die Steigerung des Gütertransports auf 12 Prozent auf Seite 1 angekündigt worden. „Unser Ziel ist es, den Anteil der Verkehrsleistung der Binnenschifffahrt am Modal Split auf 12 Prozent zu erhöhen. Dabei legen wir ein besonderes Augenmerk auf die Verlagerung von Schwergut- und Großraumtransporten auf das Binnenschiff, um unsere Straßen zu entlasten“, heißt es dort (bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Artikel/WS/masterplan-binnenschifffahrt.html).

Dies ist nach Auffassung der Fragesteller bei Etatkürzungen, ohne vollständigen Mittelabruf oder Rücknahme bereits vergebener Bauaufträge nicht durchführbar.

Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr kündigt auf seiner Website an, für die Verlagerung von Großraum- und Schwerlasttransporten (GST) im Klimaschutz-Sofortprogramm 2022 Fördermittel in Höhe von 10 Mio. Euro vorzusehen (bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Artikel/WS/schlussbericht-klimaschutz-sofortprogramm.html#:~:text=Die%2010%20Millionen%20Euro%20aus,Br%C3%BCcken%2C%20wird%20entlastet%20und%20geschont).

1. Wurden die Haushaltsmittel im Investitionsetat für Bau, und Erhalt der Bundeswasserstraßen vollständig abgerufen, und wenn nein, besitzt die Bundesregierung Kenntnisse darüber, wieso diese nicht abgerufen wurden (bitte ggf. ausführen)?

Der Haushaltsansatz des Kapitels 1203 – Bundeswasserstraßen wurde im Jahr 2021 vollständig abgerufen. Im Jahr 2022 betrug der Ausgabenanteil 98 Prozent bei gestiegenen Ausgaben. Der nicht vollständige Mittelabruf war auf allgemeine Lieferengpässe im Stahl- und Schiffbau zurückzuführen.

2. Sieht die Bundesregierung die im Bundeswasserstraßenausbaugesetz verankerten Ziele ohne den vollständigen Abruf der geplanten Investitionsmittel für die Binnenschifffahrt umsetzbar?

Nein.

3. Sind die Ziele im Masterplan Binnenschifffahrt, den Gütertransport mit Binnenschiffen auf 12 Prozent zu erhöhen (vgl. Vorbemerkung der Fragesteller), beim aktuellen Zustand der Wasserstraßeninfrastruktur nach Auffassung der Bundesregierung erreichbar?

Die Verlagerung von Güterverkehr auf das Binnenschiff setzt die Zuverlässigkeit der Wasserstraßeninfrastruktur voraus. Daher liegt ein Schwerpunkt auf der Erhaltung und dem Ersatz der vorhandenen Infrastruktur. Die Verlagerungs- und Ausgleichspotentiale sind nicht vorwiegend an den Ausbau der Wasserstraßen gebunden.

4. Wurde bei der Beschleunigung der Verfahren zur Umsetzung der Infrastrukturmaßnahmen die Binnenschifffahrt nach Auffassung der Bundesregierung ausreichend berücksichtigt, oder wurde das Augenmerk eher auf Straße und Schiene gelegt (bitte ausführen)?

Der Entwurf eines Gesetzes zur Beschleunigung von Genehmigungsverfahren im Verkehrsbereich und zur Umsetzung der Richtlinie (EU) 2021/1187 über die Straffung von Maßnahmen zur rascheren Verwirklichung des transeuropäischen

Verkehrsnetzes enthält auch eine Beschleunigung der Planungs- und Genehmigungsverfahren im Wasserstraßennetz. So sieht der am 3. Mai 2023 vom Kabinett beschlossene Regierungsentwurf Regelungen zur Einführung einer Vierjahresfrist für bestimmte Genehmigungsverfahren vor. Darüber hinaus wird das Planfeststellungs- und Plangenehmigungsverfahren weiter digitalisiert, sodass die Prozesse effizienter werden. Zudem wurde die Liste der erst- und letztinstanzlichen Zuständigkeit des Bundesverwaltungsgerichts im Bereich der Wasserstraße um weitere Vorhaben ergänzt. Hierdurch werden die gerichtlichen Verfahren gestrafft.

5. Sieht die Bundesregierung Potenziale, eingesparte Investitionsmittel bei den Verkehrsträgern Straße und Schiene der Binnenschifffahrt zuzuordnen, und wenn ja, in welcher Höhe könnten diese ausfallen?

Im Einzelplan 12 ist bei Minderbedarfen der Verkehrsträger Straße und Schiene eine unterjährige Bewirtschaftung und Verlagerung der Ansätze (Deckungsfähigkeit) zur Wasserstraße grundsätzlich möglich. Die Höhe der unter Umständen freiwerdenden Mittel ist derzeit nicht vorhersehbar.

6. Wurden seitens der Generaldirektion Wasserstraßen bereits vergebene Bauaufträge am Nord-Ostsee-Kanal zurückgenommen, und wenn ja, warum?
7. Wurden seitens der Generaldirektion Wasserstraßen bereits vergebene Bauaufträge an der Donau zurückgenommen, und wenn ja, warum?
8. Wurde seitens der Generaldirektion Wasserstraßen die Bauvergabe der Schleuse Lehmen an der Mosel – und damit der weitere Moselausbau – gestoppt, und wenn ja, warum?

Die Fragen 6 bis 8 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Nein.

9. Wurden die 10 Mio. Euro aus dem Klimaschutz-Sofortprogramm für die Verlagerung von Großraum- und Schwerlasttransporten von der Straße auf die Wasserstraße und Schiene vollständig in Anspruch genommen?
10. Wie viel von den 10 Mio. Euro aus dem Klimaschutz-Sofortprogramm wurde für die Verlagerung von Großraum- und Schwerlasttransporten von der Straße auf die Wasserstraße in Anspruch genommen?
11. Sieht die Bundesregierung die Notwendigkeit, die bestehende Förderrichtlinie bezüglich GST zu modifizieren, und wenn ja, warum?

Die Fragen 9, 10 und 11 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Aus finanzverfassungsrechtlichen Gründen konnten die 10 Mio. Euro aus dem Klimaschutz-Sofortprogramm für das Jahr 2022 nicht für die geplanten Hafeninfrastrukturen zur Verlagerung von Groß- und Schwerlasttransporten (GST) von der Straße auf die Wasserstraße und Schiene in Anspruch genommen werden. Für das Jahr 2023 ist eine Förderrichtlinie zur Anschubfinanzierung von GST-Shuttelverkehren geplant.

